ŻEGLARZ POLSKI

Le navigateur polonais — The Polish Sailor

PRZEGLĄD TYGODNIOWY

Poświęcony sprawom żeglugi morskiej i rzecznej ze szczególnem uwzględnieniem potrzeb i zadań żeglugi polskiej.



Ceny ogłoszeń: za drobne ogłoszenia handlowe 40 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. Za powtórne ogłoszenia 30 % zniżki. Większe i stałe ogłoszenia według umowy. Poszukiwania pracy i wolne posady 25 gr za wiersz milimetrowy trzyłamowy. — Ogłoszenia w tekście i przed tekstem 50 % drożej.

Redakcja i administracja: TCZEW, ul. Hallera 17. Adres pocztowy: Tczew „Żeglarz Polski". — Konto: P. K. O. 170 044. Wszystkie materjały i artykuły umieszczone w piśmie są płatne. Rękopisów redakcja nie zwraca.

PRENUMERATA: Rocznie w kraju 4 zł, zagranicą 7 zł; Półrocznie w kraju 2 zł, zagranicą 4 zł; Kwartalnie w kraju 1 zł, zagranicą 2 zł. Prenumeratę prosimy wpłacać na konto P. K. O 170 044, lub przekazem pocztowym pod adresem administracji pisma w Tczewie.

Na 2 kwartał 1926 r. można abonować „Żeglarza Polskiego" również na poczcie.

Prenumerata „Żeglarza Polskiego" wraz z miesięcznikiem ilustrowanym „Morze", wynosi 8 zł 50 gr, które przekazywać należy do administracji „Żeglarza Polskiego".

Cena 10 gr.

Komitet redakcyjny: J. R. Klejnot; Inż. Fr. Fojut; Inż. mor. A. Ciechanowski.

Nr. 11. Rok wydania piąty. | **TCZEW, dnia 20 marca 1926 r.** | Ogólnego zbioru **Nr. 123**

Czas czy nie czas?

W ostatnich miesiącach na łamach „Przemysłu i Handlu" (Warszawa) i „Świata Kupieckiego" (Poznań) ukazały się obszerne i interesujące artykuły w sprawie potrzeby organizacji narodowej floty handlowej. Obecnie na ostatni z tych artykułów p. F. Rostkowskiego odpowiada dyrekcja działu morskiego Banku Gospodarstwa Krajowego na łamach „Przemysłu i Handlu" (jak wiadomo z tej strony wyszła w ub. roku inicjatywa „Polskiej Żeglugi Morskiej", pomysł kupna motorowców i wreszcie nieokreślone zawieszenie sprawy):

W kwietniu 1925 r. powstał Komitet Założycielski Tow. Akc. „Polska Żegluga Morska". Komitet ten powstał na podstawie decyzji Banku Gospodarstwa Krajowego, który, mając pełną świadomość ważności i konieczności stworzenia polskiej marynarki handlowej, poczynił potrzebne wstępne kroki dla powołania tego Towarzystwa do życia, na podstawie porozumienia się z decydującemi czynnikami rządowemi.

Bank Gospodarstwa Krajowego opracował statut Towarzystwa, uzyskał jego zatwierdzenie przez właściwe Ministerstwa, poczynił obszerne studja celem zebrania materjałów, potrzebnych do ułożenia programu operacyjnego projektowanej Spółki Akcyjnej; wdrożył wreszcie kroki celem zapewnienia jej stałej subwencji rządowej — tak, że formalnie jeszcze w połowie r. ub. nie stało nic na przeszkodzie ogłoszeniu subskrypcji i powołaniu Towarzystwa do życia.

Tymczasem przyszedł spadek złotego i dotkliwe załamanie się życia gospodarczego, wskutek czego uznane zostało za właściwe, w tak ciężkich czasach, odłożyć realizację projektu.

Nie była to bowiem wówczas i nie jest także dzisiaj odpowiednia chwila do odwoływania się u nas do rynku pieniężnego lub też do pomocy rządowej. Nie wydawało się również wskazanem, w czasie ciężkiego przesilenia gospodarczego i finansowego, kapitały w drodze subskrypcji ewentualnie zebrane wywozić zagranicę na kupno lub budowę statków, gdy tyle jest w kraju niezaspokojonych potrzeb i wszystkie wysiłki skierowane są ku temu, aby już istniejące warsztaty pracy ratować od zagłady i rzeszom bezrobotnych dać zatrudnienie.

To są powody, które skłoniły Bank Gospodarstwa Krajowego do odroczenia realizacji projektu do czasu polepszenia się naszego wewnętrznego położenia, dającego rękojmię powodzenia — bez którego poczynanie tego rodzaju dużych i ważnych przedsięwzięć mogłoby łatwo przynieść nowy zawód i nowe rozczarowanie tylokrotnie doświadczonemu społeczeństwu.

Dodać jeszcze należy, że powyższe stanowisko Banku Gospodarstwa Krajowego nie napotkało sprzeciwu ze strony któregokolwiek z Członków Komitetu Założycielskiego, zaś Członkami Komitetu są najwybitniejsze osoby i instytucje w kraju, zajmujące się u nas sprawami morskiemi i żeglugowemi.

Powyższe oświadczenie ze strony wydziału morskiego Banku Gospodarstwa Krajowego nie zostawia żadnych wątpliwości co do tego, że Bank nie widzi obecnie żadnych perspektyw i możliwości ku organizacji własnej marynarki handlowej. Hamuje więc raczej niż sprzyja powstaniu towarzystw żeglugi.

Stanowisko takie wywołało już gwałtowną krytykę ze strony komitetu założycielskiego Zachodnio-Polskiej Żeglugi Morskiej. Akcja owa miała również powagę poniekąd urzędową, gdyż w skład komitetu weszli trzej wojewodowie województw zachodnich i warszawskiego. Obecnie w prasie rozlegają się głosy usprawiedliwiające niepowodzenie komitetu organizacyjnego Zachodnio-Polskiej Żeglugi Morskiej stanowiskiem Banku Gospodarstwa Krajowego. Jest w tem zapewne tylko nieznaczna cząstka racji. Wada naszych komitetów organizacyjnych towarzystw żeglugi morskiej jest nieumiejętność skupiania i zrzeszania osób i osób prawnych rzeczowo zainteresowanych w sprawach żeglugi morskiej pod własną banderą. W komitetach dotychczasowych dominował głos przyszłych członków zarządu i przyszłych urzędników towarzystwa, nieraz też głos przedsta-

wicieli władz. zaproszonych honorowo i dla nadania sprawie większej ważności, lecz nie słychać było głosu przedsiębiorców żeglugi.

Nasza myśl żeglugowa i czyn żeglugowy na morzu muszą się skupiać nie dokoła sposobu zagwarantowanego przez Rząd wypuszczenia akcyj i ulokowania ich, lecz dokoła wiązania interesów przemysłowo-handlowych osób i placówek, które mogłyby na istnieniu naszej żeglugi morskiej coś zyskać, nie w sensie płac urzędniczych lub udziału w płatnym zarządzie.

Czas już wejść na tę drogę, tembardziej że życie zmusza nas do tworzenia żeglugi morskiej w chwili gdy zwłoka genewska daje nam możność a jednocześnie zmusza nas do więcej organicznego i zwartego działania w handlowem wykorzystaniu naszego dostępu do morza. Wiemy dobrze, lepiej niż inni, widzowie naszej walki o byt ekonomicznie niezależny od sąsiada, jak trudny i niegotowy jeszcze jest ten nasz dostęp do morza, a jednak jesteśmy wszyscy przekonani, iż inni, np. Czesi, Włosi, Jugosłowianie mieliby już w tych warunkach większe postępy w sprawach żeglugowych i portowych. Możliwe że się mylimy, że niedoceniamy skutków naszego zniszczenia wojennego, zniszczenia, którego nie doznały inne kraje.

Niepowodzenia genewskie tych, którzy Rzeczpospolitę Polską za cenę największych wysiłków i ofiar w innych dziedzinach odciąć pragną od morza, nietylko nie pozwalają nam w sprawach żeglugi morskiej czekać lepszych czasów, lecz zmuszają nas nawet już do września b. r. zrobić krok widomy naprzód w sprawach żeglugi.

Dlatego zachowując bezstronność w pełnej mierze nie możemy przyznać słuszności odpowiedzi Banku Gospodarstwa Krajowego, zawierającej niebezpieczną myśl czekania w sprawach żeglugi morskiej lepszej konjunktury.

Zresztą istnieje zdanie, że Bank Gospodarstwa Krajowego nie powinien sam tworzyć przedsiębiorstw (żeglugowych czy też lądowych) lecz w powstawaniu i prowadzeniu przedsiębiorstw (żeglugowych czy lądowych), należących do obywateli polskich, pomagać, racjonalnie wspierać, na nogi stawiać. A od tej roli w obecnej chwili Bank Gospodarstwa Krajowego jak widać, się uchyla. Czy słusznie?

Mamy obecnie naprawdę piękną i treściwą ustawę o popieraniu żeglugi morskiej i budownictwa okrętów. W osnowie jej leży idea prywatnej inicjatywy w żegludze morskiej i celowego i solidarnego, bo ustawowego, podtrzymywania jej przez Państwo. Wydział morski Banku Gospodarstwa Krajowego, o ile ma usprawiedliwić swe powstanie, winien ułatwić kredyt i operacje finansowe powstającym paru towarzystwom w jaknajwiększej mierze, co należy odróżnić od tworzenia przez Bank towarzystwa żeglugi morskiej.

(Dokończenie nastąpi.)

Nowa taryfa opłat portu gdańskiego

ważna od dnia 1 stycznia 1926 r.

(Ciąg dalszy.)

V. Opłata od osób, które wyładowują lub wsiadają na statki i od towarów wyładowanych lub załadowywanych w obrębie portu gdańskiego.

Opłaty te są różne w zależności od tego czy statki A. wchodzą lub wychodzą drogą morską, czy też B. wchodzą lub wychodzą przez szluzę Einlage.

Na drodze A opłata w jednym kierunku wynosi od każdego podróżnego, wraz z jego bagażem 0,40 G na drodze B 0,05 G.

Od towarów na drodze A pobiera się za każdą tonę, w jednym kierunku, 0,72 G., na drodze B 0,15 G. Na tej ostatniej drodze statki uiszczające opłatę roczną płacą 0,08 G za tonę towaru.

Obniżone opłaty od towarów w wysokości ⅔ powyższych stawek stosują się do następujących ładunków, jak w luźnym stanie, tak też w workach lub w beczkach: brykiety, dziegieć (pach), fosfaty, kamienie, koks, koks bitumiczny, mączka kostna, mazut, melasa, nafta. nawozy sztuczne, olej wrzecionowy, otręby, owoce okopowe, owoce strączkowe, piasek, piryty, ropa gazowa (gaz-oil), ropał, rudy, siarka surowa, sól kamienna i z żup rolnych, torf, węgiel, zboże, ziemia, złom żelazny, żeliwo, żużle, żużle Thomasa (mączka Thomasa), żwir.

Z tych towarów za rudy przywożone drogą morską, węgiel i koks, wywożone drogą morską płaci się mniej, a mianowicie 0,20 G od tony.

Prócz tego wyjątkowe opłaty (zniżone) istnieją dla następujących towarów:

drzewo — za wywóz lub wwóz morzem 0,52 G. od m³., za przejście przez szluzę Einlage 0,07 G od m³.

śledzie — za wwóz lub wywóz morzem 0,12 G od całej beczki, za przejście przez szluzę Einlage 0,025 G. od całej beczki.

za wywożony drogą morską **cement** 0,48 G. od tony.

Specjalnie unormowane są opłaty od towarów przywożonych i wywożonych z powrotem drogą morską. Jeśli towary nie zostały wyładowane, nie podlegają opłatom. Jeśli zostały przeładowane w porcie na inny statek morski, pobiera się opłaty tylko raz, a mianowicie za wejście. O ile towary zostały przed ponownym wywozem drogą morską złożone w szopach przystaniowych lub na promach nie dłużej niż przez 20 dni, za wyjście pobiera się 50 proc. opłaty przewidzianej przy wywozie danego towaru.

Od opłat od towarów zwolnione jest własne zapotrzebowanie statków (paliwo, materjały pędne, prowiant) balast, oraz towary na statkach rybackich, uiszczających opłatę roczną.

Opłaty od osób nie dotyczą ruchu osobowego na obszarze celnym polskim (Rzeczpospolita i Wolne Miasto), który jest wolny od opłat pozycji V.

Kronika portowa.

Nowe opłaty portowe.

Minister Przem. i Handlu w porozumieniu z ministrem Skarbu wydał w dniu 27 lutego b. r. rozporządzenie o opłatach na utrzymanie stacji ratowniczych. W myśl tego rozporządzenia od przychodzących z morza statków o pojemności powyżej 500 m³., pobieraną będzie opłata w wysokości 0,5 gr. od każdego metra sześciennego.

Jednocześnie został zmieniony sposób pobierania opłat pilotowych. Mianowicie, od statków o pojemności do 1000 m³. net. pobiera się za wejście i wyjście razem 10 zł; od statków o pojemności od 1000 m³. net do 2000 m³. net. — 20 zł. Statki o pojemności ponad 2000 m³. płacą jak poprzednio za pierwsze 2000 m³. — 20 zł, za każde następne 500 m³ — po 5 zł.

Pobieranie opłat według powyższych przepisów rozpocznie się od dnia 21 marca włącznie.

Budowa portu w Gdyni.

W tych dniach duńska draga „Passepartout" powraca z remontu, który przeprowadzała stocznia Schichau w Gdańsku, i niezwłocznie rozpocznie prace pogłębiarcze w porcie.

Prace przygotowawcze do ustawienia dźwigów posuwają się raźno naprzód i fundamenty mają być gotowe już na dzień 15 kwietnia.

Ruch pasażerski w Gdyni.

W dniu 16 b. m. przybył z Hawru do Gdyni s/s Pologne z 39 pasażerami i 12,5 tonami ładunku mieszanego.

W dniu wczorajszym s/s Pologne wyszedł do Hawru, naładowawszy 368 pasażerów.

Z budowy portu gdyńskiego.

W dniu wczorajszym zostały przerwane roboty około budowy fundamentów pod dźwigi, gdyż, jak okazało się, zostały one podjęte w miejscu nieodpowiedniem.— Draga ssąca „Passepartout", która przybyła z Gdańska wczoraj rano, rozpoczęła bagrowanie.

Odjazd Wilji do Francji.

Dnia 13 b. m. transportowiec „Wilja" udał się próżny z Gdańska do Cherbourga po materjały wojenne.

Rynek frachtowy.

Frachty węglowe są nadal dość niskie z powodu wielkiej podaży tonażu. Do Danji płacono 6/—7/5 za tonę, do Szwecji 7/—7/6, do Łotwy 5/6—6/5 za tonę. Koks do Kopenhagi 8/6, do Helsingforsu 9/5 za tonę.

Frachty na drzewo wynosiły do wschodniej Anglji za tarte drzewo 38/2—40/9, do zachodniej Anglji 41/8—43/6 za stand. Za load kopalniaków płacono 10/2—10/9. Podkłady sosnowe do Holandji 9/—10/. Do Leer podkłady sosnowe 8½ pence za sztukę, podkłady dębowe taksamo.

Zboża wywieziono minimalne ilości. Za cukier do Rotterdamu płacono 7/6 od tony.

Polska praca naukowa na Atlantyku.

Meteorolog polski p. Edward Stenz obecnie kierownik Urzędu Morskiego w Nowymporcie) odbył w lecie 1925 r. podróż naukową na Ocean Atlantycki dla badania promieniowania słonecznego w zależności od szerokości geograficznej. Prace polskich meteorologów poświęcone są w mocnej mierze zagadnieniom promieniowania słonecznego, tak że mamy w tym kierunku już poważną pracę zbiorową. P. Edward Stenz mierzył natężenie promieniowania słonecznego przy pomocy bardzo dokładnych przyrządów, na pokładzie statku Holenderskiego Lloydu, w drodze z Amsterdamu do Buenos Aires i z powrotem. Dokładne wyniki tych naukowych pomiarów jeszcze nie zostały ogłoszone i mają się ukazać w polskich „Wiadomościach meteorologicznych".

Lichtugi morskie przybyły do Tczewa.

Dnia 17 b. m. zawinął do portu gdańskiego pociąg z holownika niemieckiego „Angora" i dwu lichtug morskich „Bazar" (384 t. netto) i „Ulk" (377 t. netto) z Hamburga. Kolowiec wolnomiejski „Danzig" natychmiast rozpoczął holowanie obydwu lichtug przez ujście Żywej Wisły, z pominięciem śluzy Einlage. — Próba świetnie się udała i lichtugi już znajdują się w Tczewie przy torach firmy inż. T. Nowicz, gotowe do ładowania węgla dąbrowieckiego. Wysoka woda nie sprzyja szybkiemu ładowaniu, lecz oczekuje się po paru dniach mocnego obniżenia się zwierciadła wody. Wody dla przyjścia lichtug morskich jest poddostatkiem. Na barze Schiewenhorst mierzono przy wejściu najmniej 3,5 metra, lecz zdaje się, że pomiar ten nie odbył się we właściwym kanale i że wody jest tam przeszło 4 metry.

Nośność każdej z lichtug wynosi ok. 5 ton, zagłębienie przy pełnym ładunku 2,72 metra.

Przybycie statków morskich po węgiel do Tczewa ma doniosłe znaczenie. Prasa gdańska udziela sporo miejsca tej próbie, a z komunikatów jej wyczytać można obawę konkurencji tczewskiej. Że Tczew przy racjonalnem urządzeniu istniejącej przystani oraz budowaniu bocznicy kolejowej do statków może wysłać miesięcznie 100 000 ton węgla do portów bałtyckich, a nawet i holenderskich przy pomocy lichtug morskich, to nie ulega żadnej wątpliwości.

Warsztaty „portu wojennego" Lipawy.

Warsztaty portowe Lipawy należące przed wojną do portu wojennego rosyjskiego zostały wobec nowych warunków politycznych zreorganizowane i dostosowane do działalności pokojowej. Korzystając z urządzeń i udoskonaleń poczynionych przez były rząd rosyjski w czasach kiedy Lipawa była bazą mniejszych jednostek floty wojennej bałtyckiej, warsztaty te znajdują się w wyjątkowo pomyślnych warunkach technicznych. Mają one w swojem rozporządzeniu największe suche i pływające doki na wschodniem wybrzeżu Bałtyku — mianowicie:

Dwa suche doki o wymiarach: długość 180 metrów, szerokość 30 metrów, głębokość 9 metrów.

Jeden dok pływający długości 60 metrów, szerokości 10 metrów.

Prócz tego warsztaty posiadają jeden eling o szerokości 8 metrów.

Do zakresu działalności tych warsztatów należy budowa mniejszych statków handlowych oraz remont wszelkich nawet największych jednostek morskich budowa łodzi, dźwigów, mostów, wagonów kolejowych i kotłów parowych, obrabianie metali i drzewa, odlewy żelazne, wyrób maszyn i narzędzi rolniczych, remont lokomotyw, wagonów, samochodów, motorów spalinowych itd.

Z większych robót wykonanych przez lipawskie warsztaty portowe w okresie od 1921 do 1925 roku włącznie wymienić należy: budowa części mostu pontonowego na Dźwinie o długości 200 metrów i o 14 pontonach, budowa 3 kotłów parowych dla elektrowni w Rydze, budowa 3 wagonów pocztowych, budowa dźwigu o sile 45 tonn dla portu Windawy, budowa 8 małych dźwigów o sile 2,5 tonn dla komory celnej w Rydze, remont kapitalny 16 lokomotyw z tendrami itd. Warsztaty produkują też rocznie około 6000 pługów.

W roku ubiegłym warsztaty rozpoczęły próbną budowę aeroplanów, których motory sprowadzono z Anglji, jeden z tych aparatów wypróbowany ma być w najbliższym czasie.

Kronika światowa
żeglugi i budowy okrętów.

ŁOTWA.

Ruch portu Lipawy. W czasie od 1—1 marca zawinęły do portu 23 statki łącznej ładowności 11 582 t. rej. netto. Statki te przywiozły 5 700 t. węgla, w tem 2 700 polskiego, śledzi 5566 beczek, różnych towarów ok. 1200 ton, oraz w ruchu tranzytowym morskim — drzewo z Windawy i Pawilostu.

W tym samym czasie wyszło 19 statków o łącznej ładowności 13 210 t. rej. netto. Wywiozły one ok. 2000 stand. drzewa, 1100 ton różnych towarów, 6 statków (4 294 t.) wyszło pod balastem.

LITWA.

Litwa kształci sobie personel fachowy na prywatnych fińskich statkach. Chcąc zabezpieczyć sobie personel fachowy, rząd litewski przepisuje uczniom państwowej szkoły nawigacyjnej odbycie praktyki morskiej na żaglowcu. W tym celu rząd litewski zawarł kontrakt z kapitanem G. Eriksonem w Mariehamnie (wyspy Aalandzkie, Finlandja), właścicielem kilku żaglowców, który przyjął misję wykształcenia przyszłych marynarzy.

Ośmiu uczniów szkoły nawigacyjnej umieszczono na żaglowcu Olivebank o wyporności 4400 ton i siedmiu innych na żaglowcu Archibald Russell o pojemności 3950 ton.

Praktyka przepisowa trwa trzy lata. W ciągu pierwszego roku uczniowie będą musieli płacić pewną kwotę na utrzymanie, od początku drugiego roku otrzymają miesięczne subsydjum od rządu litewskiego

Pytanie tylko jak w Kownie myślą rozwinąć marynarkę handlową, hamując wszelką wymianę towarów z Polską i uniemożliwiając nieskrępowany wywóz naszego drzewa spławianego Niemnem przez Kłajpedę!

S. S. S. R.

Upadek portu Odesy. Odesa jako port w znacznie większym jeszcze stopniu upadła w ostatnich latach jako port, aniżeli jako miasto. Liczy bowiem obecnie 325.000 mieszkańców, jeśli wierzyć sowieckim danym, ruch okrętowy natomiast wynosi zaledwie 12 proc. przedwojennego. Ponieważ ruch okrętów trudniej jest wyolbrzymić aniżeli liczbę ludności, przeto przypuszczać można, że również ilość mieszkańców jest znacznie mniejsza niż według urzędowych danych. Przed wojną światową Odesa liczyła do ½ miljona mieszkańców.

Próby zaprowadzenia linji rosyjskiej Singapore - Chiny. Podobno Sowiety mianowały agenta swej floty w Singapurze mając zamiar stworzenia linji między Singapore a portami chińskimi z wyjątkiem Hong-Kongu i Szanghaju. Podróż próbną rozpoczął parowiec Erivan o pojemności 27000 t. brutto dnia 9 stycznia udając się z Singapore do Bangkoku

Władze angielskie w Singapurze nie pozwalają nikomu z lądu komunikować się z takiemi statkami, ani nikomu ze statku wysiąść na ląd.

(Journ. de la Marine Marchand).

HOLANDJA.

Ruch portu Rotterdamu w lutym. Do Rotterdamu zawinęło w m. lutym 1926 1712 statków o łącznej ładowności 2 646 488 t. rej. netto, czyli o 85 statków i 245 536 ton więcej niż w lutym 1925 r.

Trzeci międzynarodowy kongres w sprawach ratownictwa w Amsterdamie. Na trzeci międzynarodowy kongres w sprawach ratownictwa, który odbędzie się od 7—11 września r. b. w Amsterdamie zgłosiły swój udział następujące państwa: Francja, Anglja, Belgja, Danja, Norwegja, Estonja, Niemcy, Austrja, Grecja, Hiszpanja i Chile.



Podróże morskie i sport wodny

Podróż bez załogi przez Atlantyk.

V.

Po zniknięciu z oczu przylądka Spartel Gerbault z niecierpliwością wyczekiwał wejścia w strefę pasatu północno-wschodniego. Nastąpiło to około 10 czerwca, czyli na piąty dzień po opuszczeniu Gibraltaru, a jednocześnie pojawiły się pierwsze rybki latające, których również wyczekiwał z utęsknieniem podróżnika, wiedząc, iż mięso ich jest bardzo smaczne. Początkowo jednak ilość ich był nieznaczna i żadna nie chciała spaść w swym locie na pokład.

Niebawem Gerbault odkrył groźną nowinę: nieuczciwi dostawcy gibraltarscy sprzedali mu beczułkę solonej wołowiny, w której tylko górna warstwa zawierała doborowe kawałki, reszta składała się z bezwartościowych kości i tłuszczu. Również zamówiona herbata znanej marki okazała się mieszanką najgorszego gatunku. Podróżnik uważał to przykre doświadczenie za dobrą naukę na przyszłość, postanowiwszy odtąd badać osobiście cały prowiant zabierany na podróż.

Gotował Gerbault na prymusie, zawieszonym kardanicznie, tak że przy wszelkich pozycjach statku rondle stały poziomo. Jednak przechyły yachtu bywały podczas podróży tak gwałtowne, że patelnia spadała na kolana samotnemu nawigatorowi, oblewając dotkliwie jego kolana kipiącem masłem.

Poważnem utrudnieniem w żegludze Gerbault'a była okoliczność, że yacht jego nie był samosterowny przy szerokim wietrze. Przez to z rozpoczęciem pomyślnej żeglugi szerokim wiatrem prawego ciągu (halsu), z wejściem do pasatów nie mógł on prowadzić yachtu bez przerwy w pożądanym kierunku zachodnio-południowo-zachodnim, lecz musiał na czas spoczynku kłaść statek w pławę, (drywę). Przedłużyło to podróż znacznie, rady jednak innej nie było.

Zresztą już z 11-go czerwca na 12 nadciągnęła gwałtowna wichura północno-wschodnia i siłą wiatru do 10-ciu Beauforta, więc „Firecrest" przeleżał dziewiętnaście godzin w pławie. Nazajutrz wiatr silny, morze wzburzone, przebieg dzienny według logu 75 mil, następnego dnia zaś wiatr odszedł w kierunku północno - zachodnim, nie tracąc na sile. Dopiero 14-go czerwca nastał słabszy wiatr północny. Obserwowana w południe pozycja 34° 21'.

Również nazajutrz pogoda była sprzyjająca, niebo jasne, o pierwszej po południu pękł wiąz wodny (watersztag) odciągający oścień (bukszpryt) na dół ku stewie przedniej dla przeciwdziałania odciągającym oścień ku górze linom wiązowym czyli wiązom (sztagom).

Gerbault musiał się udać na sam koniec ościenia, ażeby naprawić to ważne wiązanie stałego osprzętu. Od czasu do czasu dziobanie yachtu z dodatkowym ciężarem tak daleko wysuniętym naprzód stawało się na znacznej fali tak silne, że dzielny żeglarz zanurzał się z głową w wodzie. Woda oceanu jednak była bardzo ciepła i, jak twierdzi Gerbault, kąpiele te nie należały do nieprzyjemnych.

16-go i 17-go wiatr był silny, północny, który w południe 17-go dął z gwałtowną siłą. Pod wieczór tegoż dnia ucichło zupełnie, nazajutrz zaś nie było żadnego ruchu w powietrzu; ocean się wygładził jak lustro. Podróżnik suszył swe przemokłe podczas „mokrej" żeglugi poprzedniej ubranie i naprawiał gorliwie podarte i naddarte żagle.

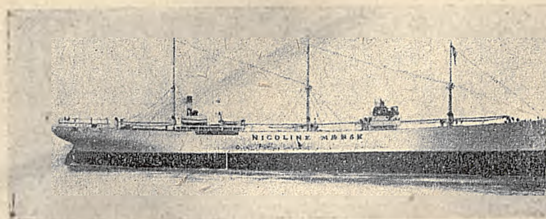
Następne dni upływają żeglarzowi przy lekkim i przeważnie pomyślnym wietrze. Gerbault przychodzi do przekonania, iż należy koniecznie doprowadzić Firecrest do samosterowności, ażeby nie być przykutym do kierownicy steru i ażeby nie kłaść yachtu na czas spoczynku w pławę. Stawia zamiast głównego żagla (grotu) przy najpiękniejszej pogodzie — burznik (sztormtrajsel) trójkątny, o małej powierzchni, nie uwiązany nawet do tramu (bomu) i znajduje, że zachowując w stanie rozwiniętym wszystkie żagle przed masztem, uzyskuje przy pomocy tego burznika równowagę i yacht steruje sam przy żegludze z wiatrem lub szerokim wiatrem (baksztag). Ogólna powierzchnia żagli jest zmniejszona, a przez to i szybkość jest mniejsza, lecz zato niema przerw w żegludze ku zachodowi i we dnie można zająć się naprawą żagli. Odpoczywając w kajucie Gerbault określa dokładnie z bulgotania wody przy burcie czy Firecrest nie zmienił kierunku i w ten sposób kontroluje automatyczną pracę steru.

FRANCJA.

Ruch w portach francuskich w r. 1925. Według sprawozdania francuskiego podsekretarjatu stanu dla maryn. handlowej zawinęło w r. 1925 do wszystkich portów franc. 55 324 000 ton pojemności okrętów, tonaż który przywiózł 30 633 000 ton towarów, wywieziono natomiast towarów 10 839 000 ton. W tonażu okrętowym na pierwsz. miejscu stoi Marsylja (11,5 mil. ton na wejściu), po niej następują Cherbourg (11 mil. ton). Havre (7 mil. ton.). Dunkerka (3,9), Bordeaux (3,7), Rouen (3,3). W imporcie towarów obraz jest inny: 1. Rouen (6,5 mil. ton), 2. Marsylja (4,3), 3. Bordeaux (3,1), 4. Havre (3), 5. Dunkerka (2,7), 6. Nantes (1,8). Cherbourg bez znaczenia (0,2). W eksporcie towarów wysuwają się na pierwsze miejsca: Marsylja (2,5 mil. ton), Havre (1,7), Bordeaux (1,4), Dunkerka (1,1). Cherbourg w eksporcie również bez znaczenia (0,07). Przykład tego portu wskazuje jak tonaż zawijających okrętów mało świadczy o znaczeniu portu. Dzięki regularnemu zawijaniu angielskich olbrzymich pocztowców północno - amerykańskiej linji ruch Cherbourga pozornie prześcignął niemal ruch wszystkich większych portów francuskich i niebawem prześcignie ruch Marsylji. Jestto jednak tylko port „zawijania po drodze".

ANGLJA.

Zniżka cen biletów dla emigrantów między Anglją a Kanadą. Taryfa przewozu emigrantów angielskich do Kanady uległa znacznej zniżce, w niektórych wypadkach przekraczającej 80 proc. Taryfę tę stosującą się przeważnie do immigrantów rolników wprowadzono na podstawie umowy między rządem angielskim i federalnym, które pokrywają koszta do połowy. Przewóz emigrantów z portów angielskich i szkockich do Halifaxu i Quebecu np. kosztował poprzednio 18 funt. 15 szyl., obecnie 3 funty; do Montrealu 19 funt. 15 szyl., obecnie 4 funty.



Najnowszy motorowiec duński „Nicolina Maersk".

W listopadzie odbyła się próbna jazda zbudowanego na stoczni w Odense i wyposażonego w motory Burmeister i Wain w Kopenhadze statku „Nicoline Maersk". Jestto większy motorowiec dla dalekiej żeglugi frachtowej. Nośność jego (dead weight) jest 7950 ton, zapasy płynnego paliwa, częściowo umieszczone są w podwójnem dnie statku i sięgają 1200 ton. Z tym zapasem ropału „Nicoline Maersk" może wykonać 150-dniową podróż. Statek jest dwuśrubowy; 6-cylindrowy motor czterotaktowy o sile 2,300 WKM nadaje mu szybkość 10.5 mil na godzinę. Motorowiec jest własnością duńskiego „Towarzystwa Parowej Żeglugi r. 1912" i po próbach udał się natychmiast do Rotterdamu dla przyjęcia pierwszego ładunku.

Żegluga wewnętrzna.

Ruch przez szluzę Einlage w lutym.

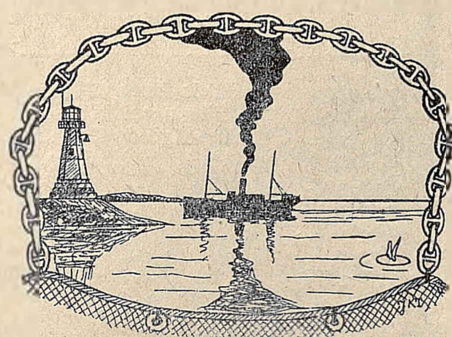
Ruch przez szluzę już był w lutym znacznie ożywiony i przewyższył nieco ruch w lutym ubiegłej zimy, również bardzo łagodnej. Przeszło w stronę Gdańska 145 statków o łącznej nośności 17 596 ton, od strony Gdańska zaś 164 statki o łącznej nośności 18 854 ton. W lutym r. 1925 było na wyjściu z Leniwki 341 statków i 17 282 ton, na wejściu zaś do Leniwki 328 statków i 16 435 ton. Tonaż więc prawie ten sam, lecz liczba statków przeszło 2 razy mniejsza w roku bieżącym. Panował więc w lutym b. r. większy typ statku. Tłómaczy się to większym udziałem w r. b. ruchu wiślanego na niekorzyść wewnętrznego ruchu wolnomiejskiego, w którym są czynne małe statki. Szczególnie występuje przewaga ruchu wiślanego do Polski — na wyjściu, bowiem wyszło z Leniwki przez szluzę do obwodu Grudziądza, Chełmna i Bydgoszczy 55 statków o łącznej nośności 13 411 ton. Pokaźna „flota wewnętrzna" reprezentująca 71 proc. całkowitego ruchu wewnętrzno-wodnego z Gdańska.

Zato zmalała znacznie, w stosunku do lutego roku poprzedniego ilość silnikowców jak na wyjściu, tak też na wejściu, co potwierdza tą okoliczność, że ruch wolnomiejski zmalał procentowo. Liczba silnikowców spadła o 60 proc. Tonaż bezsilnikowców natomiast wzrósł o 40 proc.

Towarów przewieziono przez szluzę Einlage w kierunku Gdańska w lutym b. r. 6068 ton, w lutym 1925 r. 4440 ton, w lutym 1912 460 ton. Świadczy to o udziale nawigacji wewnętrznej w naszym ruchu eksportowym już w tak wczesnym miesiącu.

Natomiast ruch towarów w kierunku z Gdańska był nieznaczny.

W lutym b. r. przeszło przez szluzę na Żywą Wisłę 752 ton towarów, w lutym r. 1925 2160 ton, w lutym r. 1912 529 ton.



Nasz wywóz morzem.

Dane prowizoryczne.

Objaśnienie skrótów: par. — parowiec, żagl. — żaglowiec, żagl. z mot. — żaglowiec z motorem, hol. — holownik, licht. — lichtuga (berlinka) morska, mot. — motorowiec.

Ang. — angielski, belg. — belgijski, duń. — duński, est. — estoński, fr. — francuski, fsk. — fiński, gd. — gdański, hld. — holenderski, lit. — litewski, łot. — łotewski, niem, — niemiecki, norw. — norweski, pol. — polski szw. — szwecki.

Maklerzy: (Art) — Artus, (B i S) — Behnke i Sieg, (Bg) — Bergenske, (D-S) — Danziger Schiffahrtskontor, (Gw.) — Ganswindt, (Hg.) — Hartwig, (Lcz) — Lenczat, (Pw) — Prowe, (Rhd.) — Reinhold.

Liczby oznaczają ładowność statków w tonach netto (1 tona — 2.83 m^3).

Wywóz polskiego węgla przez port gdyński. (8—14 marca).

8 mar.: niem. par. Fanal 299 do Skive (B i S), szw. par. Edvard 718 do Axelosund (B i S).

10 mar.: gd. par. Balticum 363 do Kopenhagi (B i S).

11. mar.: gd. par. F. G. Reinhold 707 do Kłajpedy (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 4770 ton węgla.

Wywóz polskiego węgla przez port gdański. (9—15 marca).

9 mar.: duń. par. Bothal 1223 do Kopenhagi (Rhd), szw. par. A. K. Fernström 433 do Malmö (B i S).

10 mar.: szw. par. Gunlög 719 do Oxelösundu (B i S) szw. par. Anni 698 do Norrköpingu (Pwe) szw. par. Ethel 908 do Udevalli (B i S), hld. par. Zuyd Holland 1141 do Rotterdamu (Hansa).

11 mar.: szw. mot. Cimbria 320 do Kopenhagi (Art), łot. par. Kugness 1044 do Rygi (Bg), szw. hol. Holger z licht. Halfta III 473 do Oskarshamnu (Bg), szw. par. Ture 295 do Aarhuus (B i S), niem. par. Fritz Hugo Stinnes V 2820 do Genui (Art), duń. par. Daneri 938 do Kopenhagi (Gw), szw. par. Elsi 826 do Göteborga (B i S).

12 mar.: szw. par. Tyr 432 do Helsingborgu (Art), szw. par. Rossnasen 823 do Karlshamnu (B i S), norw. par. Dampseks 1127 do Göteborgu (B i S), szw. par. Dagmar 647 do Oxelösundu (Bg).

13 mar.: szw. par. Lord 927 do Skaanehamnu (B i S), szw. par. Fyglia 979 do Göteborgu (B i S), szw. par. Bris 1159 do Göteborga (B i S), łot. par. Latvija 742 do Kłajpedy (Pwe), szw. par. Maerta 926 do Halmstadu (B i S).

14 mar.: norw. mot. Colomba 209 do Rygi (Bg), szw. par. Excelsior 841 do Göteborga (B i S).

15 mar. łot. par. Windau 381 do Nakskov (Bg), duń. par. Victoria 1160 do Sztokholmu (B i S), niem. par. Gunther 884 do Nantes (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 53 000 ton węgla.

Wywóz polskiego drzewa przez port gdański. (9—15 marca).

9 marc.: szw. par. Asta 1089 do Svansea (Shaw), hld. par. Erato 346 do Amsterdamu z drz. i tow. (Pwe).

10 mar.: duń. par. Fanö 277 do Kjöge (Jürgensen), gd. par. Marie Siedler 221 do Rotterdamu z cukrem i drz. (Rhd), niem. mot. Hanni Boonekamp 581 do Hull z kopalniakami (B i S).

11 mar.: gd. par. Oberpräsident Delbrück 620 do Hove (Rhd), norw. par. Ole Aarvold 484 do Rotterdamu (D — S).

12 mar.. szw. par. Dalelfen 879 do Bonessu (D — S).

13 mar.: szw par. Forstvik 839 do Hull (Shaw), duń. par. Lilleborg 861 do Horsensu z podkładami (Rhd), niem. żagl. z mot. Marie Gertrude 1185 do Gandawy (D — S), szw. par. Gunborg 498 do Prestonu (Bg), duń. par. Kirsten 705 do Liverpoolu (Bg), niem. par. Willi 344 do Rotterdamu (D — S), niem. par. Anni Ahrens 554 do Liverpoolu, duń. par. Skaane 724 do Grimsby (B i S), niem. par. Kohlenimport 630 do Dordrechtu (D — S), pol. par. Wawel 426 do Goole (Bg).

15 mar.: niem. żagl. z mot. Ocker 75 do Karlshamnu (Gw), łot. par. Florentine 1022 do Manchesteru (B i S), niem. par. Neptun 636 do Londynu z tow. i drz. (Shaw).

Statki powyższe wywiozły łącznie 49 900 m^3 drzewa.

Wywóz polskiego zboża przez port gdański. (9—15 marca).

13 mar.: gd. par. Hammonia 658 do Antwerpii (B i S).

Statek powyższy wywiózł 1200 ton zboża.

Wywóz polskiego cukru przez port gdański. (9—15 marca).

10 mar.: gd. par. Marie Siedler 221 do Rotterdamu z cukrem i drz. (Rhd), gd. par. Weichsel 602 do Rotterdamu (Rhd), niem. par. Carla 208 do Lipawy (Wolff).

11 mar.: niem. żagl. z mot. Peter 306 do Itzehoe (Gw).

12 mar.: duń. par. Neptun 549 do Marsylji (Rhd).

13 mar.: niem. par. Borghild 537 do Antwerpji (B i S).

14 mar.: duń. par. Carla 548 do Marsylji (Rhd).

Statki powyższe wywiozły łącznie 7400 ton zboża.

Wywóz polskich produktów naftowych przez port gdański. (9—15 marca).

9 mar.. niem. hol. Adolf z licht. cysternową Oder 946 do Kłajpedy z nafta (Nordd).

11 mar.: duń. par. cysternowy Dania 528 do Kopenhagi z ropą gazową (B i S).

Statki powyższe wywiozły łącznie 2800 ton produktów naftowych.

Ruch okrętowy w porcie gdańskim.

Ruch okrętów przewidywany.

Do Gdańska zawinął, zawinie data	skąd	Z Gdańska odpłynie dokąd	data	Nazwa okrętu	Towarzystwo okręt. wzgl. makler
22. 3.	z Lipawy	do Nowego Jorku	23. 3.	Estonia	Baltic-America-Line
23. 3.	„ Hull	„ Hull	26. 3.	Kolpino	Ellerman i Wilson
22. 3.	„	„ Londynu	26. 3.	Tasso	Lines Agency Coy Ltd.
20. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	20. 3.	Baltara	United Balt. Corp.
23. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	24. 3.	Baltriger	„
27. 3.	„ Lipawy	„ Londynu	27. 3.	„	„
30. 3.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	31. 3.	Baltara	„
3. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	3. 4.	„	„
6. 4.	„ Londynu	„ Kłajpedy i Lipawy	7. 4.	Baltriger	„
10. 4.	„ Lipawy	„ Londynu	10. 4.	„	„

Wodostany Wisły.

Marzec Daty:	12	13	14	15	16	17	18
Kraków	—158	—135	+ 98	+180	+ 72	— 30	— 78
Zawichost	179	165	182	252	309	292	270
Warszawa	158	156	165	190	196	268	333
Płock	181	188	188	199	212	216	249
Toruń	208	218	234	233	251	269	278
Fordon	210	218	234	236	246	266	275
Tczew	208	216	226	244	248	258	281
Ujście (Schiewenhorst)	250	284	290	272	270	268	278

Administracja „Żeglarza Polskiego“

Tczew, ulica Hallera 17

wysyła następujące wydawnictwa:

J. Klejnot-Turski. Pięciojęzykowy słownik żeglarski Ark. I 0,80 zł

J. Klejnot-Turski. Dokumenty morskiego prawa handlowego. Gdańsk 1924 . . . . 1,20 zł

F. M. Winowicz. Praktyczny podręcznik dla handlu zamorskiego. Gdańsk 1924 . . . . 4,00 zł

Przegląd miesięczny Revue Maritime (maryn. wojenna) prenumerata roczna . . . . 25,00 zł

pojedyńcze numery, bogato ilustrowane . . . . 2,50 zł

oraz najnowsze wydania Challamela w Paryżu:

E. Antraygues. Wiadomości z morsk. prawa międzynarod. 2,30 z

P. Fugairon. Nawigacja astronomiczna. Teorja i praktyka 2,30 z

St. Millot. Prace mechaniczne na pokładzie i w stoczni. 3,70 z

B. Aillet. Podręczna książka kapitana . . . . 4,80 z

Za zaliczką 50 gr drożej.

RYNEK DRZEWNY

oficjalny organ Giełdy Drzewnej w Bydgoszczy.

Czasopismo zawodowe dla handlu i przemysłu drzewnego.

Jedyne pismo fachowe tego rodzaju na całą Polskę

Wychodzi 2 razy w tygodniu.

VIII rok istnienia.

PRZEGLĄD LEŚNICZY

Czasapismo miesięczne dla leśników.

Rok założenia 1876.

Numery okazowe darmo!

Administracja „Rynku Drzewnego i Przeglądu Leśniczego“

Poznań - Święty Marcin 57.

Telefon 1820.

Żeglarze morscy i rzeczni

Spedytorzy i maklerzy okrętowi

Urzędnicy portowi i brzegowi

Urzędnicy i pracownicy zarządów dróg wod.

Marynarze wojenni

Sportowcy — yachtsmeni

oraz

Wszyscy Przyjaciele żeglugi

czytują i abonują

„Żeglarza Polskiego“

Najtańsze pismo fachowe w Polsce.

„Hotel Centralny“

Tel. 16 Tczew, Rynek 2. Tel. 16.

właśc. Stanisław Klarowski

Wyborna kuchnia. Stare wina.

Rzetelna obsługa! Rzetelna obsługa!

Centralne ogrzewanie.

Redaktor Józef R. Klejnot. Nakładem wydawnictwa „Żeglarz Polski“. Odbito w drukarni „Pielgrzyma“ w Pelplinie.